The New Brunswick Tire Stewardship Board

Annual Report 2001

Management Plan 2002 - 2003

The New Brunswick
Tire Stewardship Board

P. O. Box 308, Station A
Fredericton, New Brunswick
E3B 4Y9

102 Queen Street, Suite C
Fredericton, New Brunswick
E3B 1A5

Tel: 506 454 8473 (TIRE)
Fax: 506 454 8471
Toll Free: 1 888 322 8473

Email: nbtire@nbnet.nb.ca
www.nbtire.com

103-00486/

Letter to the Minister

May 31, 2002

Honourable Kim Jardine
Minister of Environment and Local Government
P.O. Box 6000
Fredericton
New Brunswick
E3B 5H1

Dear Minister:

On behalf of the Board of Directors of the New Brunswick Tire Stewardship Board, I am pleased to submit our Annual Report for the fiscal year January 1, 2001 to December 31, 2001. The Report also includes the Management Plan for fiscal years 2002 and 2003.

Sincerely,

David I. Besner
Chairperson
New Brunswick Tire Stewardship Board

Attach.

LEGISLATIVE LIBRARY
BIBLIOTHEQUE DE L'ASSEMBLÉE
LEGISLATIVE
JUL 19 2002
FREDERICTON, N.B.

Chairman's Report

New Brunswick's Tire Stewardship Program (TSP) was designed in 1996 to dramatically alter the Province's approach to scrap tire management. For far too long, the issue had been defined as an environmental and waste disposal problem, rather than a key economic opportunity.

By any form of measurement, the results achieved through the TSP since then have been extraordinary. More than 3 million scrap tires have been diverted from landfill; a major tire recycling industry has been established within New Brunswick; more than 60 jobs have been created, and our environment has benefitted on a province-wide basis.

The TSP's fifth anniversary in October 2001 provided an opportunity to assess how New Brunswick has fared, in comparison to similar efforts in other jurisdictions across North America and internationally. Although many of these programs have been operating over a much longer period, the TSP record stands out. On a per-capita basis, there is no doubt that New Brunswick's system is one of the most cost-efficient and effective anywhere.

A key concept of environmental stewardship is that all those involved in the production and use of a particular product should play a continuing role in managing any waste associated with that use. The TSP is founded squarely on this principle. But it also goes further to place the highest priority on producing value-added products from New Brunswick's own scrap tires, inside the Province. This approach ensures the program's job creation potential is maximized here at home.

During the past year, the diversity of high quality industrial rubber goods produced by Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC) continued its rapid expansion. The latest figures also show that all scrap tires left at New Brunswick retailers after installation of new units are being processed within a few weeks at the TRACC facility in Minto.

On behalf of NBTSB staff and all our Board members, I wish to recognize the vital contribution made to the program by everyone involved in the tire industry since 1996. Manufacturers, retailers, car dealers, garage operators, transportation firms, drivers and tire consumers in every New Brunswick community have all played a part in making the TSP system work so well.

It is also very clear that the strength of the TSP today reflects the constant commitment of our Board members since Day 1, and their extensive knowledge of the industry in which we operate. Together with our first rate staff, many challenges have been overcome since 1996 in a field which is tough, complex and constantly changing.

The strong support of the Provincial Government and the people of New Brunswick have made this program a major success. The Board sincerely appreciates the opportunity to be involved in assisting that process.

David I. Besner
Chairman

Table of Contents

Letter to the Minister

Chairman's Report

Legislative Mandate 5

Management Plan 6

2001 Highlights 10

- Industry and Markets
- Special Projects
- Operations

Trends 12

Board of Directors 13

Financial Statements 14

- Auditor's Report 14
- Statement of Financial Position 15
- Statement of Operations 16
- Statement of Changes in Net Assets 17
- Statement of Cash Flows 18
- Notes to Financial Statements 19

Legislative Mandate

The New Brunswick Tire Stewardship Board (NBTSB) is an organization which allows industry and stakeholders to be accountable for scrap tire environmental stewardship initiatives. A not-for-profit association, the NBTSB is responsible for fulfilling the following legislative mandate:

The Clean Environment Act (o.c. 96-739) provides the authority for the NBTSB to make scrap tires a designated material.

The New Brunswick Regulation 96-82 under the Act, allows the Board to establish and administer a scrap tire management program. The program includes distribution management, supply, use, storage, collection, transportation, recycling, processing, disposal and other tire and scrap tire handling.

In addition, the Regulation provides authority to levy $3.00 per tire with rim size 8" to 17", as well as levy of $9.00 per tire with rim size greater than 17" to a maximum of 24.5" for advance disposal surcharge. Furthermore, the Regulation stipulates that the Board may establish a fee for tires with a rim size exceeding 24.5" and may vary the fee according to size, usage or other classification.

Under the Act and Regulation, the NBTSB is required to provide the Minister of Environment and Local Government an annual audited financial statement, a management plan and an annual report pertaining to the fiscal year:

a) the number of tires supplied by all holders of a supplier registration,

b) the amount of fees remitted to the Board, including, separately, the amount of interest on outstanding fees and the amount of penalties,

c) the number of scrap tires collected,

d) the number of scrap tires processed,

e) the cost of the collection and processing,

f) the results of any inspections conducted on suppliers or others under this Regulation,

g) a description of all enforcement activities,

h) a description of other related activities of the Board,

i) a description of emerging trends in the field of scrap tire management.

Management Plan

NBTSB Mission Statement

To administer with quality and care, a recycling program for tires in accordance with the Clean Environment Act.

Principles

- To develop a stable industry through strong partnerships.
- To develop strategies that are economically sound and environmentally friendly.
- To implement those strategies in a manner that provides for continual program improvement.

The NBTSB is a not-for-profit organization with a principal business activity of overseeing the collection and recycling of used tires on behalf of the Minister of the Environment and Local Government for the Province of New Brunswick.

The primary objective of the program is to ensure that scrap tires generated in the Province are disposed of properly to avoid negatively impacting the environment. A secondary objective is that the management of scrap tires generates economic activity by optimizing the resource value of the material in the tires. In a more strategic sense, the Board sees itself with a role in supporting the production of value-added products made from recycled scrap tires and in the stimulation of the economy through job creation.

The NBTSB uses a two-year rolling Management Plan based on the Goals under this section which ensure that it is fulfilling its legislative mandate. The Performance Measures indicate the progress made toward each goal.

Summary of Goals

Goal 1:
Maximize the number of tires removed from the environment.

Goal 2:
Maximize the amount of processed tires.

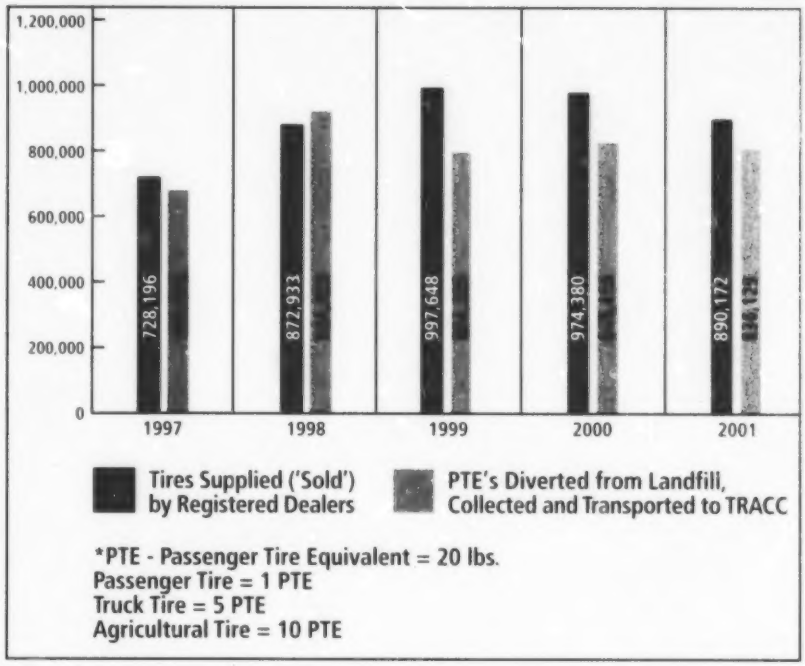
Goal 3:
Ensure full accountability for the New Brunswick Tire Stewardship Board.

Goal 1:

Maximize the number of tires removed from the environment

Performance Measure

Program results regarding Goal 1 are compared below, using two data categories. The first bar shows the total number of new tires 'supplied', or sold at the retail level. The PTE rating* is based on their size and resulting rubber content. The second bar shows the PTE equivalent of all scrap tires diverted from landfill, collected and transported to TRACC's facility at Minto during the year.



Comments

Based on province-wide industry feedback, retail tire sales in New Brunswick were roughly 8% lower in 2001, compared to the previous year, although the total number of PTE's diverted, collected and transported to the TRACC processing facility was down only marginally. Further major advances were made throughout the year on cleaning-up old scrap tire stockpiles across the Province. Such efforts can generate significant numbers of PTE's, beyond those removed from vehicles during routine installation of new 'replacement units.'

NBTSB data analysis shows that the program again achieved an 87% capture rate on scrap tires from the 'replacement' stream. An additional 6% increase in scrap tire shipments arriving in Minto during the year reflects the contribution of 'old stockpile' clean-ups to the PTE totals, as well as special circumstances such as the continent-wide recall and removal of certain SUV tire brands alleged to be unsafe.

The TSP's 87% 'capture rate', based on PTE's sold in New Brunswick each year, remains among the highest rates of its kind achieved anywhere in North America.

Strategies

Present projections for the number of tires sold by registered dealers in 2002 are 890,000 PTE's. The NBTSB Goal 1 target for 2002 is 765,000 PTE's diverted from landfill, collected and transported to TRACC. The equivalent projection for 2003 is 893,000 PTE's 'supplied' and the Goal 1 target for that year is 768,000 PTE's 'diverted'.

Retail tire sales over the coming year are expected to continue at a somewhat slower pace than the levels achieved in the late 1990's, while the TSP 'capture rate' remains at roughly 87%. Old tire stockpile clean-up efforts will be carried on in 2002-2003, as some newly-identified sites have been brought to the Board's attention, in various regions of the Province.

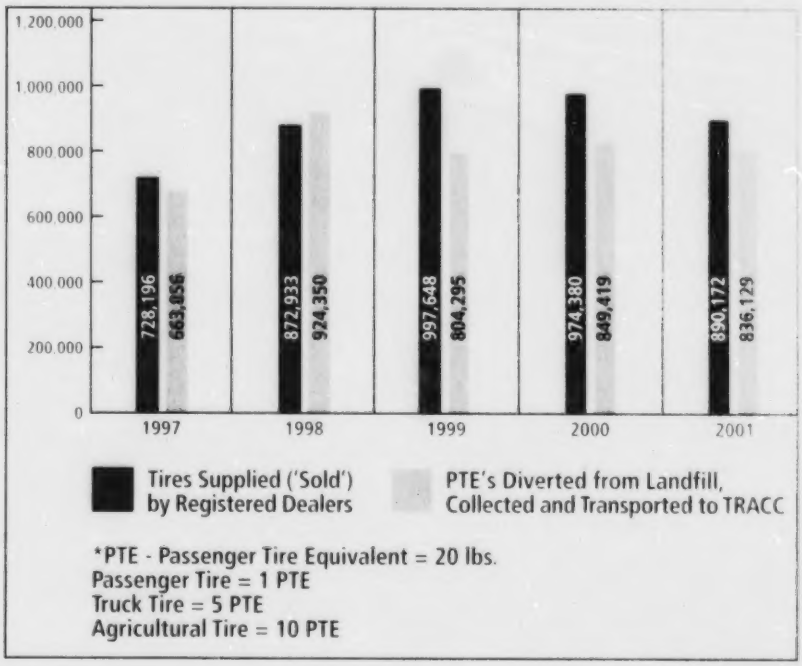
Further public education projects will also focus on encouraging consumers to return any scrap tires they may have in storage to New Brunswick tire retailers, free of charge, on a year round basis.

Goal 1:

Maximize the number of tires removed from the environment

Performance Measure

Program results regarding Goal 1 are compared below, using two data categories. The first bar shows the total number of new tires 'supplied', or sold at the retail level. The PTE rating* is based on their size and resulting rubber content. The second bar shows the PTE equivalent of all scrap tires diverted from landfill, collected and transported to TRACC's facility at Minto during the year.



Comments

Based on province-wide industry feedback, retail tire sales in New Brunswick were roughly 8% lower in 2001, compared to the previous year, although the total number of PTE's diverted, collected and transported to the TRACC processing facility was down only marginally. Further major advances were made throughout the year on cleaning-up old scrap tire stockpiles across the Province. Such efforts can generate significant numbers of PTE's, beyond those removed from vehicles during routine installation of new 'replacement units.'

NBTSB data analysis shows that the program again achieved an 87% capture rate on scrap tires from the 'replacement' stream. An additional 6% increase in scrap tire shipments arriving in Minto during the year reflects the contribution of 'old stockpile' clean-ups to the PTE totals, as well as special circumstances such as the continent-wide recall and removal of certain SUV tire brands alleged to be unsafe.

The TSP's 87% 'capture rate', based on PTE's sold in New Brunswick each year, remains among the highest rates of its kind achieved anywhere in North America.

Strategies

Present projections for the number of tires sold by registered dealers in 2002 are 890,000 PTE's. The NBTSB Goal 1 target for 2002 is 765,000 PTE's diverted from landfill, collected and transported to TRACC. The equivalent projection for 2003 is 893,000 PTE's 'supplied' and the Goal 1 target for that year is 768,000 PTE's 'diverted'.

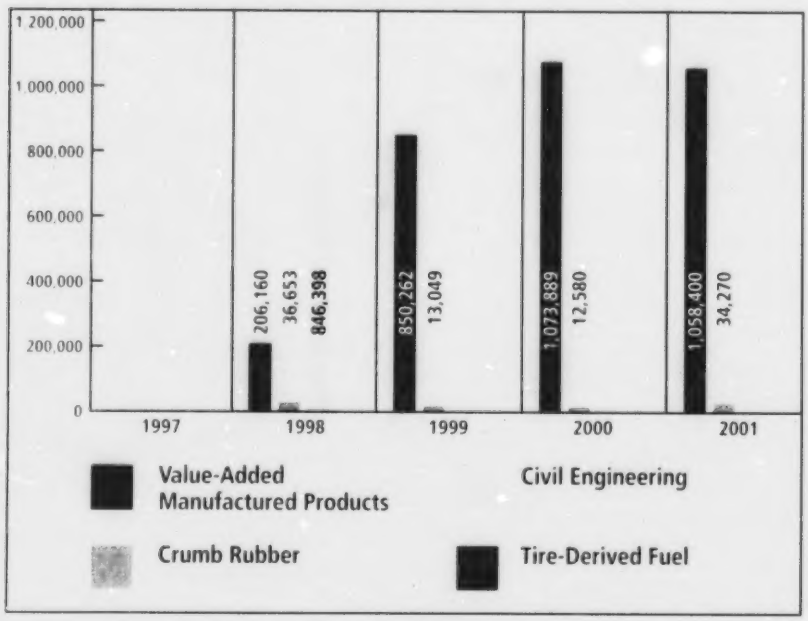
Retail tire sales over the coming year are expected to continue at a somewhat slower pace than the levels achieved in the late 1990's, while the TSP 'capture rate' remains at roughly 87%. Old tire stockpile clean-up efforts will be carried on in 2002-2003, as some newly-identified sites have been brought to the Board's attention, in various regions of the Province.

Further public education projects will also focus on encouraging consumers to return any scrap tires they may have in storage to New Brunswick tire retailers, free of charge, on a year round basis.

Goal 2:
Maximizing the amount of processed tires

Performance Measure

Program results regarding Goal 2 are compared below using four data categories representing Value-Added Manufactured Products, Crumb Rubber, Civil Engineering, and Tire-Derived Fuel. Unlike most other jurisdictions in Canada and the United States, New Brunswick's Tire Stewardship program specifically restricts the use of collected scrap tires as Tire-Derived Fuel. This underscores the priority placed by TSP on manufacturing new value-added products from this resource inside the Province.



Comments

The NBTSB focus on maximizing tire processing within NB is now generating results exceeding 1 million PTE's annually. Although demand and market prices for crumb rubber across North America strengthened in 2001, more than 98% of output at the TRACC facility in Minto was focused on value-added production. Overseas markets for the company's products are also continuing to expand. The company's livestock mattresses, for example, are in heavy demand across Europe as producers increasingly move toward advanced sanitation systems, in the wake of 'Hoof & Mouth' disease outbreaks.

New Brunswick's TSP is also the only program of its kind in North America which has never shipped scrap tires for burning as Tire-Derived Fuel. By diverting scrap tires to 'value-added manufacturing' instead of other uses, opportunities for future product diversification are strengthened as well. One area of particular interest to NBTSB at present is development of high quality cost-efficient construction materials. It's expected that 2002 will see specific market research activity in this key area.

Strategies

NBTSB Goal 2 targets for 2002 are 1,100,000 PTE's for value-added manufacturing and 35,000 PTE's for production of basic crumb rubber. The equivalent Goal 2 targets for 2003 are 1,100,000 PTE's for 'value-added', and 35,000 PTE's for 'crumb rubber'.

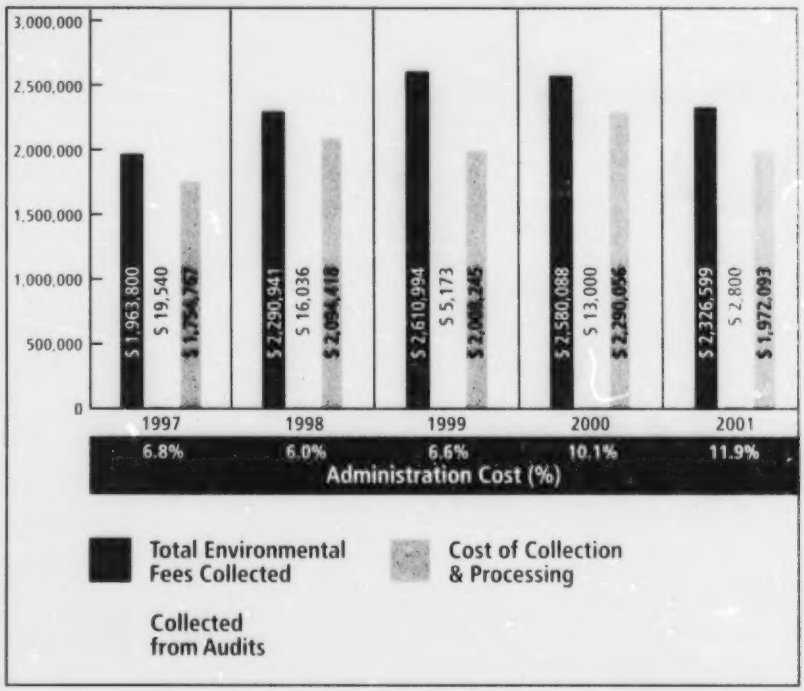
Over the next two years, the total number of PTE's processed at the TRACC facility is expected to hold steady or lessen slightly. Little or no growth is forecast in retail tire sales, although continued clean-up of scrap tire stockpiles should generate some additional scrap tire volume.

Matching this trend will be a concerted effort on manufacturing even more advanced products at TRACC, and achieving higher resulting returns from the marketplace. Investing in research and development, applying innovative technologies and increasing plant productivity are constant priorities throughout the TSP system. The constant objective is to get more valuable product output from the raw material and major developments in this regard are expected over the next two years.

Goal 3:
Ensure Full Accountability for the NBTSB

Performance Measure

Program results regarding Goal 3 are compared below using four data categories. The respective bars on the chart represent the two sources of TSP revenue (Environmental Fees and Audits), the cost of scrap tire Collection and Processing, and Administration Cost expressed as a percentage of overall program operations.



Comments

A total of 8 audits were performed during 2001 representing a broad cross-section of tire retail operations in New Brunswick. An additional half-time NBTSB staff position was established in Fredericton to support strengthened monitoring and data management covering the provincial scrap tire collection and transportation system.

Administration costs during the year also reflected a major emphasis on old tire stockpile clean-ups; a move to new office space in Fredericton, and specialized accounting services in support of program operations. Production and distribution of new public education materials on TSP system mechanics and province-wide impacts also took place during 2001, marking the program's fifth anniversary.

Strategies

NBTSB Goal 3 targets for 2002 are:
Total Environmental Fees Collected - $2,300,000;
Collected from Audits - $5,000;
Cost of Collection and Processing - **$1,900,000;**
Administration Cost - 14.0%.

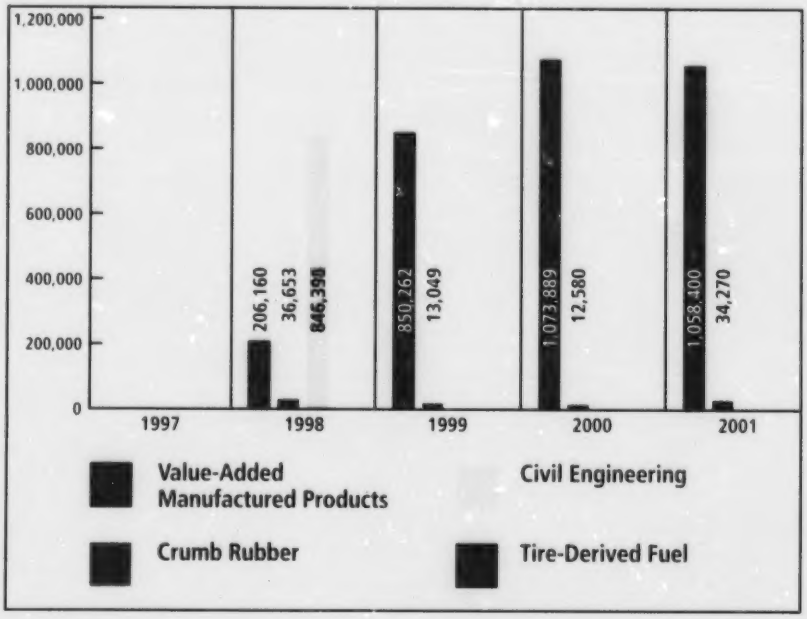
The equivalent targets for 2003 are:
Environmental Fees - $2,350,000;
Audits - $5,000,
Collection and Processing - **$1,900,000;**
Administration Cost - **14.0%**

The coming two years will see continued comprehensive auditing of retail operations across the Province, further steps to refine the NBTSB data management system and increase efficiency in system monitoring, as well as continued priority on public education.

Goal 2:
Maximizing the amount of processed tires

Performance Measure

Program results regarding Goal 2 are compared below using four data categories representing Value-Added Manufactured Products, Crumb Rubber, Civil Engineering, and Tire-Derived Fuel. Unlike most other jurisdictions in Canada and the United States, New Brunswick's Tire Stewardship program specifically restricts the use of collected scrap tires as Tire-Derived Fuel. This underscores the priority placed by TSP on manufacturing new value-added products from this resource inside the Province.



Comments

The NBTSB focus on maximizing tire processing within NB is now generating results exceeding 1 million PTE's annually. Although demand and market prices for crumb rubber across North America strengthened in 2001, more than 98% of output at the TRACC facility in Minto was focused on value-added production. Overseas markets for the company's products are also continuing to expand. The company's livestock mattresses, for example, are in heavy demand across Europe as producers increasingly move toward advanced sanitation systems, in the wake of 'Hoof & Mouth' disease outbreaks.

New Brunswick's TSP is also the only program of its kind in North America which has never shipped scrap tires for burning as Tire-Derived Fuel. By diverting scrap tires to 'value-added manufacturing' instead of other uses, opportunities for future product diversification are strengthened as well. One area of particular interest to NBTSB at present is development of high quality cost-efficient construction materials. It's expected that 2002 will see specific market research activity in this key area.

Strategies

NBTSB Goal 2 targets for 2002 are 1,100,000 PTE's for value-added manufacturing and 35,000 PTE's for production of basic crumb rubber. The equivalent Goal 2 targets for 2003 are 1,100,000 PTE's for 'value-added', and 35,000 PTE's for 'crumb rubber'.

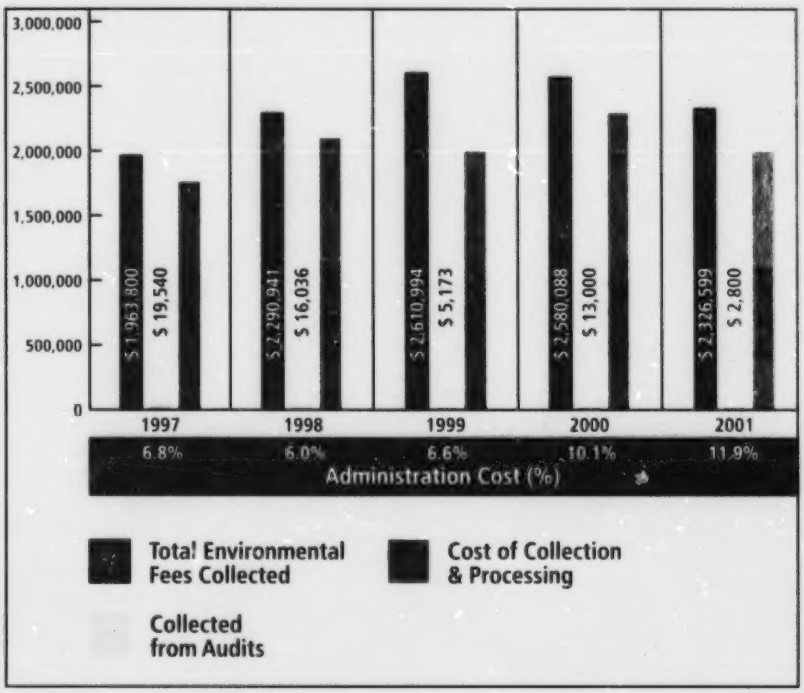
Over the next two years, the total number of PTE's processed at the TRACC facility is expected to hold steady or lessen slightly. Little or no growth is forecast in retail tire sales, although continued clean-up of scrap tire stockpiles should generate some additional scrap tire volume.

Matching this trend will be a concerted effort on manufacturing even more advanced products at TRACC, and achieving higher resulting returns from the marketplace. Investing in research and development, applying innovative technologies and increasing plant productivity are constant priorities throughout the TSP system. The constant objective is to get more valuable product output from the raw material and major developments in this regard are expected over the next two years.

Goal 3:
Ensure Full Accountability for the NBTSB

Performance Measure

Program results regarding Goal 3 are compared below using four data categories. The respective bars on the chart represent the two sources of TSP revenue (Environmental Fees and Audits), the cost of scrap tire Collection and Processing, and Administration Cost expressed as a percentage of overall program operations.



Comments

A total of 8 audits were performed during 2001 representing a broad cross-section of tire retail operations in New Brunswick. An additional half-time NBTSB staff position was established in Fredericton to support strengthened monitoring and data management covering the provincial scrap tire collection and transportation system.

Administration costs during the year also reflected a major emphasis on old tire stockpile clean-ups; a move to new office space in Fredericton, and specialized accounting services in support of program operations. Production and distribution of new public education materials on TSP system mechanics and province-wide impacts also took place during 2001, marking the program's fifth anniversary.

Strategies

NBTSB Goal 3 targets for 2002 are:
Total Environmental Fees Collected - $2,300,000;
Collected from Audits - $5,000;
Cost of Collection and Processing - $1,900,000;
Administration Cost - 14.0%.

The equivalent targets for 2003 are:
Environmental Fees - $2,350,000;
Audits - $5,000;
Collection and Processing - $1,900,000;
Administration Cost - 14.0%

The coming two years will see continued comprehensive auditing of retail operations across the Province, further steps to refine the NBTSB data management system and increase efficiency in system monitoring, as well as continued priority on public education.

2001 Highlights

Industry and Markets

The TSP marked its fifth anniversary in October 2001 and continues to achieve record results in the manufacture of new value-added products from recycled scrap tires.

Increasing the range and diversity of such output is a key objective for the Board, given the historic volatility of the recycling industry as a whole. In this respect, the program's fifth year of operation demonstrated significant growth, with addition of advanced technical capacity, new product lines, and substantial market opportunities for the future.

Since the TSP concept was introduced in 1996, its primary focus has always been 'value-added manufacturing' inside New Brunswick, rather than simply collecting the resource and shipping it out-of-Province for processing elsewhere. After five years of stable growth, the advantages of this business model are more apparent than ever.

Total figures for 2001 show that 1.1 million scrap tire PTE's were recycled into new products destined for regional, national and international markets. Every aspect of this process, from initial scrap tire collection to shipment of the finished new products, generates positive economic opportunity and employment for New Brunswickers.

NBTSB contracts Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC) to manage province-wide collection of the scrap tire resource, as well as initial processing and final manufacture of new products. The company's plant is located in the Minto Industrial Park, and its operation represents a multi-million dollar contribution to the local economy. Across New Brunswick, the program's job-creation impacts are most evident in the transportation and export sectors, which include a variety of firms operating in association with TRACC.

National and international shipments of the Company's livestock mattresses continued to expand in 2001, while further advanced technology came on line at Minto, opening up new markets for industrial rubber products. The addition of specialized pressing equipment and high-precision cutting systems at TRACC have made a dramatic impact in this regard. Such capacity means that products such as rubber gaskets, assembly line rollers and noise suppression pads can be produced to meet exact tolerances and detailed specifications from individual clients.

This ability to 'customize' a particular item for repeated use in an industrial setting has major implications for future market development. One example is a new line of shock absorption floor mats, which protect industrial workers against leg fatigue and chronic injury. Another growing product line at TRACC features hard rubber 'delineator posts', used by highway builders and operators for anchoring temporary 'on road' warning devices or signage.

The priority placed by NBTSB on achieving a leadership role in the industry through value-added manufacturing is a key factor underlying these achievements. The overall program has also benefitted substantially from continuing investments in technical innovation on the part of TRACC. The company has developed increasingly sophisticated capacity over time, and is well positioned for further advances in the years ahead.

In December 2001, NBTSB and TRACC jointly concluded a comprehensive new five year agreement which paves the way for further production growth, steady market expansion, and continued long term progress on behalf of all New Brunswickers.

Special Projects

Research and development of potential new service components within the overall program is a constant priority for NBTSB.

- A pilot project to evaluate the use of specially-processed 'rubber crumb' as a replacement for crushed rock in schoolyard playgrounds was developed in 2001, and will begin 'on-site' testing in the coming year. Experience from other jurisdictions shows that such material has several advantages over traditional playground cover. These include a significant reduction in skin abrasions and other minor injuries among the students concerned.

- The evaluation of special event scrap tire collections during spring-clean-up season was completed during the year. It confirmed that individual drop-off of scrap tires at retail outlets, on a year round basis, is a more cost-effective method of achieving the same objective. Public education will be expanded to encourage such action by individuals who have small numbers of scrap tires for local drop-off and ultimate recycling.

- Technical testing continued on processing options for the 4000 "Off The Road" (OTR) scrap tires generated annually in New Brunswick by the agriculture, construction, forestry and mining sectors. A significant number of these larger industrial units exceed the capacity of existing shredding equipment, because of size, weight and internal design. The search continues for a cost-effective method of overcoming this challenge.

- Initial planning began during the year on a research effort to assess potential for development of new hybrid products, which mix rubber and other recycled materials during the manufacturing process. This effort will be expanded in 2002, together with TRACC and the U.N.B. Faculty of Engineering.

Operations

NBTSB operations during 2001 continued to emphasize 'on-line' technology to compile and access detailed current information on the program. Further enhancements were made to the Board's transport log scanning software, to ensure cost-efficient data gathering at different stages in the provincial scrap tire collection system.

Concurrent with the TSP's fifth anniversary in October, the Board produced new public education materials designed to summarize the program and its operations. These included a general interest brochure for wide scale distribution focusing on TSP goals, priorities and operational mechanics. In addition, a two-page fact sheet on the program's development since 1996 was published as part of the Board's fall newsletter, and distributed to more than 2000 TSP stakeholders across the Province.

NBTSB continued its active involvement during the year in the Canadian Association of Tire Recycling Agencies (CATRA), which serves as an informal information exchange and joint research network on all aspects of the Canadian industry. The TSP website at *www.nbtire.com* is directly linked to CATRA's Internet site at *www.catraonline.ca*

NBTSB's Chairman will also serve as CATRA's National Board Chair during 2002, and Fredericton has been selected as host city for the Association's annual meeting in June.

Trends

The recycling industry as a whole is known for volatile swings in demand for specific resources and materials, as well as continuing introduction of new technologies or applications, which can change market conditions over a relatively short period.

Scrap tire recycling, in particular, is a field where leading program operators and specialized manufacturers must constantly look to the future and emphasize diversification to sustain long term growth. NBTSB sees this approach as fundamental to success in all aspects of the TSP.

In many parts of the world, scrap tires are primarily viewed as an energy-producing resource and the burning of 'rubber-crumb' as Tire-Derived Fuel (TDF) is widely accepted and promoted. However, investments in the pollution control technology required to ensure such operations are environmentally acceptable can be extremely expensive. A massive and continuous supply of scrap tires is vital to produce the 'economies of scale' which support such investments. Any significant change in the supply or cost of such raw materials over time, or levels of energy demand, can have direct impacts on the operation's viability.

The alternative to this approach is value-added manufacturing of new rubber products from the scrap tire resource, which is the central focus of New Brunswick's TSP. This concept is better suited to less densely populated jurisdictions; has significantly greater job-creation potential, as well as more diverse output on which to build a sustainable future. With some exceptions, Canada's tire recycling agencies have generally opted for this type of system. Although New Brunswick's TSP is a relatively new program in North American terms, it has already surpassed many other jurisdictions in the per capita volume and diversity of value-added finished goods generated from our scrap tires.

One new area of particular interest for NBTSB is the potential for developing hybrid products, which combine rubber with other recycled materials to provide completely new applications in the marketplace. Construction materials which mix rubber crumb and waste plastic to meet 'high-end' specifications, will be a particular focus of Board research efforts in the years ahead.

As targeted research and practical experience continues to grow within the industry as a whole, limits on the range of products which can be produced from scrap tires appear to be lessening every year. NBTSB is committed to taking maximum advantage of all available research information and contributing directly to this effort with detailed assessment of concepts which could have a practical future here in New Brunswick. A specific project in this regard is being planned for the coming year, in conjunction with TRACC and the UNB Engineering Department.

Board of Directors

The Province of New Brunswick and the four member associations of the New Brunswick Tire Stewardship Board appoint a representative to sit on the Board of Directors. The current representatives are, as follows:

Dr. David Besner, ***Chairperson***
Department of the Environment and Local Government

Frank Connor
Atlantic Tire Dealers Association

Wayne Flinn
New Brunswick Solid Waste Association

Alban Gaudet
Atlantic Provinces Trucking Association

Sandy LeBlanc
New Brunswick Automobile Dealers' Association

KPMG LLP
Chartered Accountants

Suite 700 Frederick Square
77 Westmorland Street
Fredericton NB E3B 6Z3
Telephone (506) 452-8000
Telefax (506) 450-0072
www.kpmg.ca

Place Marven's
PO Box 827
Moncton NB E1C 8N6
Telephone (506) 856-4400
Telefax (506) 856-4499

PO Box 2388 Stn Main
Saint John NB E2L 3V6
Telephone (506) 634-1000
Telefax (506) 633-8828

AUDITORS' REPORT TO THE MINISTER OF ENVIRONMENT

We have audited the statement of financial position of the New Brunswick Tire Stewardship Board as at December 31, 2001 and the statements of operations, changes in net assets and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Board's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

The Board derives revenue from the collection of tire levies pursuant to the provisions of the Clean Environment Act, the completeness of which is not susceptible to satisfactory audit verification. Accordingly, our verification of these fee and levy revenues was limited to the amounts recorded in the records of the Board and we were not able to determine whether any adjustments might be necessary to revenues, excess of revenue over expenses, assets, liabilities and surplus.

In our opinion, except for the effect of adjustments, if any, which we might have determined to be necessary had we been able to satisfy ourselves concerning the completeness of the fee and levy revenue referred to in the preceding paragraph, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Board as at December 31, 2001 and the results of its operations and changes in its financial position and cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.

KPMG LLP

Chartered Accountants

Fredericton, NB, Canada
February 27, 2002

KPMG LLP, a Canadian owned limited liability partnership established under the laws of Ontario, is a member firm of KPMG International, a Swiss association.

Financial Statements

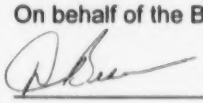
Statement of Financial Position

December 31, 2001, with comparative figures for 2000

		2001		2000
Assets				
Cash	$	928,335	$	887,153
Accounts receivable		573,454		642,071
Investments, at cost which approximates market value		818,537		829,111
Prepaid expenses		768		-
Loans receivable (note 2)		11,258		269,495
Capital assets (note 3)		13,001		19,438
	$	2,345,353	$	2,647,268
Liabilities and Net Assets				
Liabilities:				
Accounts payable and accrued liabilities	$	1,402,288	$	1,148,312
Accrued processing fees		375,000		933,183
Net assets:				
Invested in capital assets		13,001		19,438
Unrestricted		555,064		546,335
		568,065		565,773
	$	2,345,353	$	2,647,268

See accompanying notes to financial statements.

On behalf of the Board:



Director

Financial Statements

Statement of Financial Position

December 31, 2001, with comparative figures for 2000

	2001	2000
Assets		
Cash	$ 928,335	$ 887,153
Accounts receivable	573,454	642,071
Investments, at cost which approximates market value	818,537	829,111
Prepaid expenses	768	-
Loans receivable (note 2)	11,258	269,495
Capital assets (note 3)	13,001	19,438
	$ 2,345,353	$ 2,647,268
Liabilities and Net Assets		
Liabilities:		
Accounts payable and accrued liabilities	$ 1,402,288	$ 1,148,312
Accrued processing fees	375,000	933,183
Net assets:		
Invested in capital assets	13,001	19,438
Unrestricted	555,064	546,335
	568,065	565,773
	$ 2,345,353	$ 2,647,268

See accompanying notes to financial statements.

On behalf of the Board:

_____ Director

Financial Statements

Statement of Operations

Year ended December 31, 2001, with comparative figures for 2000

	2001	2000
Fees and levies	$ 2,326,599	$ 2,580,088
Scrap tire processing costs	1,972,093	2,290,056
	354,506	290,032
Expenses:		
Salaries and employee benefits	124,871	120,381
Advertising	63	2,074
Travel	23,186	25,441
Board meetings	1,832	1,199
Professional services	34,756	48,071
Consulting fees	1,049	1,525
Communication and translation	45,772	35,814
Office	18,174	9,177
Telephone	4,742	4,393
Rent	12,420	8,486
Insurance	844	1,511
Training and subscriptions	1,242	4,502
Interest and bank charges	704	1,031
Depreciation	7,514	5,860
Miscellaneous	1,277	1,947
Recyclable Development Program	169,615	-
	448,061	271,412
	(93,555)	18,620
Interest income	95,847	102,905
Excess of revenue over expenses	$ 2,292	$ 121,525

See accompanying notes to financial statements.

Financial Statements

Statement of Changes in Net Assets

Year ended December 31, 2001, with comparative figures for 2000

	Invested in capital assets	Unrestricted	2001 Total	2000 Total
Balance, beginning of year	$ 19,438	$ 546,335	$ 565,773	$ 444,248
Excess (deficiency) of revenue over expenses	(7,514)	9,806	2,292	121,525
Net change in investment in capital assets	1,077	(1,077)	-	-
Balance, end of year	$ 13,001	$ 555,064	$ 568,065	$ 565,773

See accompanying notes to financial statements.

Financial Statements

Statement of Cash Flows

Year ended December 31, 2001, with comparative figures for 2000

	2001	2000
Cash provided by (used in):		
Operating activities:		
Excess of revenue over expenses	$ 2,292	$ 121,525
Depreciation, not involving cash	7,514	5,860
Changes in non-cash operating working capital:		
(Increase) decrease in accounts receivable	68,617	(20,082)
Increase in prepaid expenses	(768)	-
Increase in accounts payable and accrued liabilities	253,976	308,396
Decrease in accrued processing fees	(558,183)	(406,155)
	(226,552)	9,544
Financing and investing activities:		
Capital assets acquired	(1,077)	(16,896)
Decrease in investments	10,574	-
Increase in loans receivable	-	(25,000)
Decrease in loans receivable	258,237	126,538
	267,734	84,642
Increase in cash	41,182	94,186
Cash, beginning of year	887,153	792,967
Cash, end of year	$ 928,335	$ 887,153

See accompanying notes to financial statements.

Financial Statements

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 2001

The New Brunswick Tire Stewardship Board is a not-for-profit organization and was incorporated under the Clean Environment Act and its principal business activity is overseeing the collection and recycling of used tires on behalf of the Minister of Environment for the Province of New Brunswick.

1. Significant accounting policies:

(a) General:

The financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.

(b) Investments:

Investments are carried at lower of cost and market value.

(c) Fees and levies:

The New Brunswick Tire Stewardship Board requires retail registrants to remit to the Board, a levy on prescribed new tires sold. Revenue is recognized by the Board at the time tires are sold.

(d) Capital assets:

Capital assets are recorded at cost. Depreciation is recorded using the following method and annual rates:

Asset	Basis	Rate
Office equipment	Straight-line	5 years
Furniture and fixtures	Straight-line	5 years
Computer equipment	Straight-line	3 years

(e) Scrap tire processing costs:

The Board remits a portion of all levies to Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC). Half of the amount payable is remitted at time of collection and half is payable when TRACC has sold products containing the recycled material. The total amount due to TRACC is accounted for at time of pickup.

Financial Statements

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 2001

2. Loans receivable:

	2001	2000
Secured:		
Receivable from TRACC	$ -	$ 144,615
Unsecured:		
Receivable from TRACC	-	25,000
Receivable from TRACC, non-interest bearing, with no specified terms of repayment	11,258	99,880
	$ 11,258	$ 269,495

3. Capital assets:

	Cost	Accumulated depreciation	2001 Net book value	2000 Net book value
Office equipment	$ 14,844	$ 11,615	$ 3,229	$ 4,858
Furniture and fixtures	5,140	2,632	2,508	3,198
Computer equipment	24,879	17,615	7,264	11,382
	$ 44,863	$ 31,862	$ 13,001	$ 19,438

Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick

Rapport annuel 2001

Plan de gestion 2002 - 2003

Commission d'intendance
des pneus du Nouveau-Brunswick

C.P. 308, station A
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 4Y9

102, rue Queen, bureau C
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 1A5

Tél. : (506) 454-8473
Téléc. : (506) 454-8471
Sans frais : 1 888 322-8473

Courriel : nbtire@nbnet.nb.ca
www.nbtire.com

Lettre à la ministre

Le 31 mai 2002

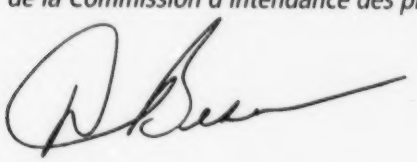
L'honorable Kim Jardine
Ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux
C.P. 6000
Fredericton
(Nouveau-Brunswick)
E3B 5H1

Madame la ministre,

Au nom du conseil d'administration de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick, j'ai l'honneur de vous soumettre notre rapport annuel pour l'année financière allant du 1er janvier 2001 au 31 décembre 2001. Le rapport comprend aussi un plan de gestion pour les années financières 2002 et 2003.

Veuillez agréer, Madame la ministre, l'expression de mes sentiments respectueux.

Le président
de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick,



David I. Besner

P.j.

Rapport du président

Le programme d'intendance des pneus (PIP) du Nouveau-Brunswick a été conçu en 1996 pour radicalement modifier la manière dont le gouvernement provincial traitait la gestion des pneus usés. Pendant trop longtemps, la question a été perçue comme un problème d'environnement et d'élimination des déchets, plutôt que comme un débouché économique.

Quel que soit l'angle sous lequel on regarde le PIP, les résultats obtenus depuis son instauration sont extraordinaires. Plus de 3 millions de pneus usés ont été détournés des décharges, une importance industrie du recyclage des pneus a vu le jour au Nouveau-Brunswick, plus de 60 emplois ont été créés, et l'environnement en sort gagnant partout dans la province.

Le cinquième anniversaire du PIP en octobre 2001 a été l'occasion d'évaluer la situation du Nouveau-Brunswick par rapport aux efforts de recyclage qui ont lieu ailleurs en Amérique du Nord et à l'échelle internationale. Bien que bon nombre de ces programmes existent depuis plus longtemps, le bilan du PIP est remarquable. Il ne fait aucun doute que, par habitant, le Nouveau-Brunswick a l'un des programmes les plus rentables et les plus efficaces.

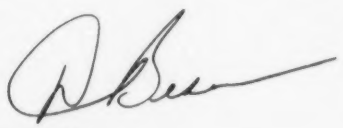
Un concept clé d'une bonne intendance de l'environnement est d'obtenir que tous les intervenants dans la production et l'utilisation d'un produit donné jouent un rôle continu dans la gestion des déchets associés à l'utilisation. Le PIP du Nouveau-Brunswick s'appuie fermement sur un tel principe. Mais il va plus loin **en accordant la priorité** à la fabrication de produits à **valeur ajoutée à partir des** pneus usés ramassés ici, dans **la province. Une telle approche** permet d'optimiser le **potentiel de création d'emplois** ici au Nouveau-Brunswick.

Au cours de l'année écoulée, la Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC) a poursuivi l'expansion rapide de sa gamme des produits de caoutchouc d'usage industriel de qualité. Les chiffres les plus récents montrent aussi que tous les pneus usés laissés chez les détaillants du Nouveau-Brunswick après l'installation de nouveaux pneus sont maintenant recyclés en quelques semaines à l'usine de la TRACC à Minto.

Au nom de la commission et de tous les membres du conseil d'administration, je tiens à reconnaître l'apport vital au programme de tous les participants à l'industrie du pneu depuis 1996. Les fabricants, les détaillants, les concessionnaires d'automobile, les exploitants de garage, les compagnies de transport, les chauffeurs et les consommateurs de pneus dans tous les coins du Nouveau-Brunswick ont tous joué un rôle dans la grande réussite du PIP.

De plus, il est clair que la force actuelle du PIP vient de l'engagement sans faille depuis le premier jour des membres de notre conseil ainsi que de leur connaissance étendue de l'industrie dans laquelle nous opérons. Grâce aussi à notre personnel de haut calibre, nous avons surmonté depuis 1996 de nombreux défis dans un domaine difficile, complexe et en constante évolution.

C'est grâce au ferme soutien du gouvernement provincial et de la population du Nouveau-Brunswick que le programme est une telle réussite. La commission apprécie sincèrement la possibilité d'y contribuer.



Le président,
David I. Besner

Table des matières

Lettre à la ministre

Rapport du président

Mandat conféré par la loi 5

Plan de gestion 6

Faits saillants de 2001 10

- L'industrie et les marchés
- Projets spéciaux
- Activités

Tendances 12

Conseil d'administration 13

États financiers 14

- Rapport de vérification 14
- État de la situation financière 15
- État des résultats 16
- État de l'évolution des actifs nets 17
- État des flux de trésorerie 18
- Notes afférentes aux états financiers 19

Mandat législatif

La Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick (la commission) est une organisation qui permet à l'industrie et aux intervenants de prendre la responsabilité d'initiatives de gérance de l'environnement visant les pneus usés. Entité à but non lucratif, la commission est chargée de remplir le mandat législatif suivant :

La *Loi sur l'assainissement de l'environnement (D.C. 96-739)* autorise la commission à faire des pneus usés une matière désignée.

Le règlement 96-82 du Nouveau-Brunswick établi en vertu de la loi permet à la commission d'établir et d'administrer un programme de gestion des pneus usés. Le programme comprend la gestion de la distribution, de la fourniture, de l'utilisation, de l'entreposage, de la collecte, du transport, du recyclage, de la transformation, de l'élimination et de toute autre forme de manutention des pneus et des pneus usés.

De plus, le règlement autorise la commission à percevoir, à titre de supplément préalable pour leur élimination, un droit de 3 $ par pneu pour jantes de 8 po à 17 po et de 9 $ par pneu pour jantes de plus de 17 po jusqu'à un maximum de 24,5 po. De plus, le règlement précise que la commission peut établir pour les pneus pour jantes de plus de 24,5 po un droit qui peut varier selon la taille, l'usage ou tout autre facteur.

En vertu de la loi et du règlement, la commission est tenue de fournir au ministre de l'Environnement et Gouvernement locaux un état financier annuel vérifié, un plan de gestion et un rapport annuel comprenant, pour l'exercice :

a) le nombre de pneus fournis par tous les titulaires d'une immatriculation de fournisseur,

b) le montant des droits remis à la commission, y compris un rapport séparé du montant d'intérêt sur les droits impayés et du montant des pénalités,

c) le nombre de pneus usés recueillis,

d) le nombre de pneus usés transformés,

e) le coût de la collecte et de la transformation,

f) le résultat de toute inspection complétée auprès de fournisseurs ou d'autres personnes en vertu du règlement,

g) une description de toutes les activités concernant l'application de la loi,

h) une description des autres activités connexes de la commission,

i) une description des nouvelles tendances dans le domaine de la gestion des pneus usés.

Plan de gestion

Énoncé de mission de la commission

Administrer avec soin un bon programme de recyclage des pneus conformément à la *Loi sur l'assainissement de l'environnement.*

Principes

- Développer une industrie stable grâce à de solides partenariats.
- Élaborer des stratégies économiques et saines sur le plan écologique.
- Mettre en œuvre les stratégies élaborées d'une manière qui favorise l'amélioration continuelle du programme.

La Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick est une organisation à but non lucratif dont la principale activité est la supervision de la collecte et du recyclage des pneus usés au nom du ministre de l'Environnement et Gouvernements locaux du Nouveau-Brunswick.

Le principal objectif du programme est de veiller à l'élimination convenable des pneus usés dans la province afin d'éviter les répercussions néfastes pour l'environnement. Un objectif secondaire est que la gestion des pneus usés génère de l'activité économique par l'optimisation de la valeur de la matière qui compose le pneu. Sur le plan stratégique, la commission se donne comme rôle de soutenir la production de produits à valeur ajoutée fabriqués à partir de pneus usés recyclés et de stimuler l'économie par la création d'emplois.

La commission suit un plan de gestion continu de deux ans fondé sur les objectifs décrits dans la présente section et lui permettant de s'acquitter du mandat qui lui est conféré par la loi. Les mesures du rendement servent à déterminer les progrès vers l'atteinte de chaque objectif.

Sommaire des objectifs

1er objectif :
Maximiser le nombre de pneus soustraits de l'environnement.

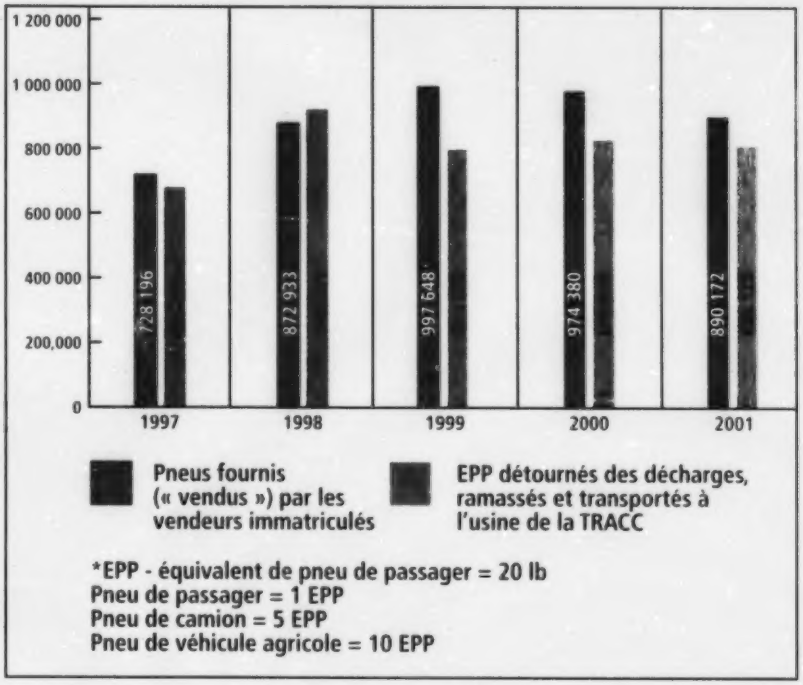
2e objectif :
Maximiser le nombre de pneus traités.

3e objectif :
Assurer la pleine reddition de comptes de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick.

1er objectif :
Maximiser le nombre de pneus soustraits de l'environnement

Mesure du rendement

Les résultats du programme pour le 1er objectif sont comparés ci-dessous à l'aide de deux catégories de données. La première barre représente le nombre total de pneus neufs « fournis », c'est-à-dire vendus par les détaillants. La valeur des EPP* est établie en fonction de la taille et du contenu en caoutchouc du pneu. La deuxième barre montre l'équivalent en EPP de tous les pneus usés détournés des décharges, ramassés et transportés à l'usine de la TRACC de Minto durant l'année.



Observations

Selon les rétroactions de l'industrie à l'échelle de la province, en 2001, la vente de pneus au détail au Nouveau-Brunswick a diminué de quelque 8 % par rapport à l'année précédente, alors que le nombre total d'EPP détournés, ramassés et transportés à l'usine de transformation de la TRACC n'a que très peu baissé. Des progrès importants ont eu lieu durant l'année grâce aux efforts qui se poursuivent pour nettoyer les vieilles accumulations de pneus usés de la province. Le nettoyage se traduit parfois par des quantités importantes d'EPP en plus des pneus usés retirés des véhicules durant l'installation de pneus de remplacement.

L'analyse des données de la commission montre que le programme a encore une fois reussi à atteindre un taux de récupération de 87 % des pneus usés provenant du remplacement de pneus. Par ailleurs, les livraisons de pneus usés à l'usine de Minto durant l'année ont connu une hausse de 6 %, qui s'explique par la contribution du nettoyage des vieilles accumulations aux totaux d'EPP ainsi que des circonstances particulières, dont le rappel à l'échelle du continent de pneus pour véhicules utilitaires sport de certaines marques présumées dangereuses. Le taux de récupération de 87 % obtenu par le PIP, calculé en fonction du nombre d'EPP vendus chaque année au Nouveau-Brunswick, demeure l'un des plus élevés dans sa catégorie en Amérique du Nord.

Stratégies

Les prévisions actuelles concernant le nombre de pneus vendus par les vendeurs immatriculés en 2002 sont 890 000 EPP. Les chiffres visés par la Commission pour le 1er objectif sont le détournement, la collecte et le transport à l'usine de la TRACC de 765 000 EPP. Les projections équivalentes pour 2003 sont la « fourniture » de 893 000 EPP, et les chiffres visés pour 2003 pour ce même objectif sont le « détournement » de 768 000 EPP.

Il se peut que, durant l'année qui vient, les ventes de pneus au détail connaissent un ralentissement par rapport aux niveaux atteints à la fin des années 1990, alors que le taux de récupération du PIP demeurera à environ 87 %. Les efforts de nettoyage des vieilles accumulations de pneus se poursuivront en 2002-2003, car d'autres lieux d'entreposage ont été portés à l'attention de la commission dans différentes régions de la province.

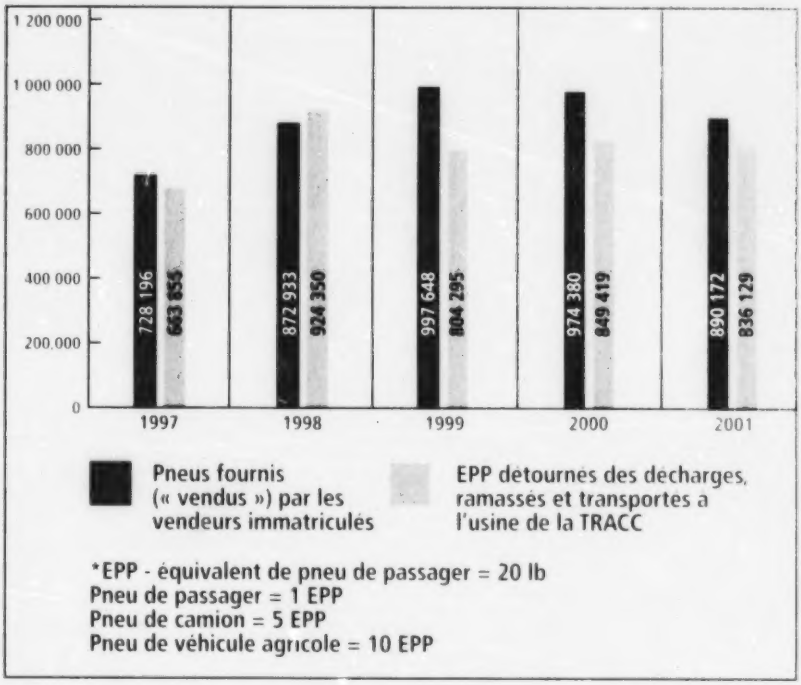
D'autres projets d'éducation publique viseront aussi à inciter les consommateurs à retourner les pneus usés qu'ils ont peut-être chez eux à tout détaillant de pneus du Nouveau-Brunswick, sans frais, toute l'année.

1er objectif :

Maximiser le nombre de pneus soustraits de l'environnement

Mesure du rendement

Les résultats du programme pour le 1er objectif sont comparés ci-dessous à l'aide de deux catégories de données. La première barre représente le nombre total de pneus neufs « fournis », c'est-à-dire vendus par les détaillants. La valeur des EPP* est établie en fonction de la taille et du contenu en caoutchouc du pneu. La deuxième barre montre l'équivalent en EPP de tous les pneus usés détournés des décharges, ramassés et transportés à l'usine de la TRACC de Minto durant l'année.



Observations

Selon les rétroactions de l'industrie à l'échelle de la province, en 2001, la vente de pneus au détail au Nouveau-Brunswick a diminué de quelque 8 % par rapport à l'année précédente, alors que le nombre total d'EPP détournés, ramassés et transportés à l'usine de transformation de la TRACC n'a que très peu baissé. Des progrès importants ont eu lieu durant l'année grâce aux efforts qui se poursuivent pour nettoyer les vieilles accumulations de pneus usés de la province. Le nettoyage se traduit parfois par des quantités importantes d'EPP en plus des pneus usés retirés des véhicules durant l'installation de pneus de remplacement.

L'analyse des données de la commission montre que le programme a encore une fois réussi à atteindre un taux de récupération de 87 % des pneus usés provenant du remplacement de pneus. Par ailleurs, les livraisons de pneus usés à l'usine de Minto durant l'année ont connu une hausse de 6 %, qui s'explique par la contribution du nettoyage des vieilles accumulations aux totaux d'EPP ainsi que des circonstances particulières, dont le rappel à l'échelle du continent de pneus pour véhicules utilitaires sport de certaines marques présumées dangereuses. Le taux de récupération de 87 % obtenu par le PIP, calculé en fonction du nombre d'EPP vendus chaque année au Nouveau-Brunswick, demeure l'un des plus élevés dans sa catégorie en Amérique du Nord.

Stratégies

Les prévisions actuelles concernant le nombre de pneus vendus par les vendeurs immatriculés en 2002 sont 890 000 EPP. Les chiffres visés par la Commission pour le 1er objectif sont le détournement, la collecte et le transport à l'usine de la TRACC de 765 000 EPP. Les projections équivalentes pour 2003 sont la « fourniture » de 893 000 EPP, et les chiffres visés pour 2003 pour ce même objectif sont le « détournement » de 768 000 EPP.

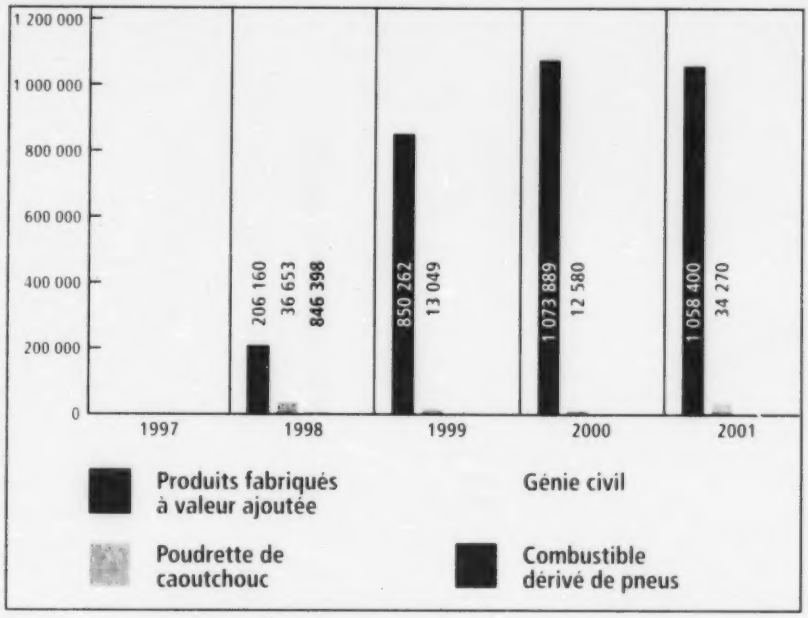
Il se peut que, durant l'année qui vient, les ventes de pneus au détail connaissent un ralentissement par rapport aux niveaux atteints à la fin des années 1990, alors que le taux de récupération du PIP demeurera à environ 87 %. Les efforts de nettoyage des vieilles accumulations de pneus se poursuivront en 2002-2003, car d'autres lieux d'entreposage ont été portés à l'attention de la commission dans différentes régions de la province.

D'autres projets d'éducation publique viseront aussi à inciter les consommateurs à retourner les pneus usés qu'ils ont peut-être chez eux à tout détaillant de pneus du Nouveau-Brunswick, sans frais, toute l'année.

2e objectif :
Maximiser le nombre de pneus transformés

Mesure du rendement

Les résultats du programme pour le 2e objectif sont comparés ci-dessous à l'aide de quatre catégories de données qui regroupent les produits fabriqués à valeur ajoutée, la poudrette de caoutchouc, le génie civil et le combustible dérivé de pneus. Contrairement à la plupart des autres programmes en vigueur au Canada et aux États-Unis, le programme d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick interdit expressément la transformation en combustible dérivé de pneus des pneus usés qui sont ramassés. Voilà qui souligne la priorité qu'accorde le PIP à la fabrication de nouveaux produits à valeur ajoutée à partir de cette ressource, ici dans la province.



Observations

Les efforts de la commission pour maximiser la transformation des pneus à l'intérieur de la province produisent aujourd'hui des résultats qui dépassent 1 million d'EPP par année. Bien que la demande et la valeur marchande de la poudrette de caoutchouc se soient affermies partout en Amérique du Nord en 2001, plus de 98 % de la production de l'usine de la TRACC à Minto était à valeur ajoutée. Les marchés d'outremer ont aussi continué à s'élargir pour les produits de l'entreprise. Les tapis d'étable par exemple sont fortement en demande partout en Europe, les producteurs cherchant de plus en plus à établir des systèmes d'assainissement avancés dans la vague des flambées de fièvre aphteuse.

Par ailleurs, le PIP du Nouveau-Brunswick est le seul programme du genre en Amérique du Nord qui n'a jamais expédié de pneus usés pour leur transformation en combustible dérivé de pneus. De plus, en détournant les pneus usés au profit de la fabrication à valeur ajoutée plutôt que d'autres usages, les possibilités futures de diversification des produits s'en trouvent renforcées. Un domaine auquel s'intéresse particulièrement la commission à l'heure actuelle est la mise au point de matériaux de construction économiques de haute qualité. On prévoit que des activités d'étude de marchés visant ce domaine clé en particulier auront lieu en 2002.

Stratégies

Les chiffres visés en 2002 pour le 2e objectif de la commission sont la récupération de 1 100 000 EPP pour la fabrication de produits à valeur ajoutée et de 35 000 EPP pour la production de poudrette de caoutchouc. Les chiffres visés en 2003 pour ce même objectif sont 1 100 000 EPP pour la fabrication à valeur ajoutée et 35 000 EPP pour la poudrette de caoutchouc.

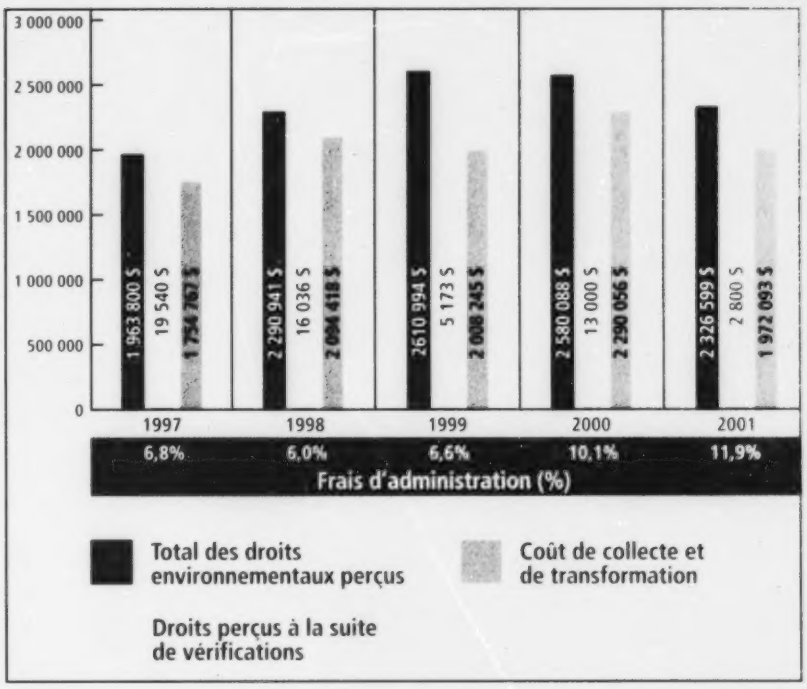
Au cours des deux prochaines années, le nombre total d'EPP transformés à l'usine de la TRACC devrait demeurer stable ou légèrement baisser. Aucune croissance ou presque n'est prévue dans la vente de pneus au détail, toutefois, la poursuite du nettoyage des anciennes accumulations de pneus usés devrait contribuer à l'augmentation du volume de pneus usés.

Parallèlement à cette tendance, des efforts concertés seront déployés pour fabriquer à l'usine de la TRACC des produits encore plus élaborés et obtenir un rendement supérieur sur les marchés. L'investisse-ment dans la recherche et le développement, l'application de technologies innovatrices et l'augmentation de la productivité de l'usine sont des priorités constantes dans tous les aspects du PIP. L'objectif demeure l'obtention d'extrants de plus grande valeur à partir de la matière première, et des développements importants à cet égard sont prévus au cours des deux prochaines années.

3e objectif :
Assurer la pleine reddition de comptes de la commission

Mesure du rendement

Les résultats du programme pour le 3e objectif sont comparés ci-dessous à l'aide de quatre catégories de données. Les barres du graphique représentent respectivement les deux sources de revenus du PIP (droits environnementaux et vérifications), le coût de la collecte et de la transformation des pneus usés, et les frais d'administration exprimés en pourcentage de l'ensemble des activités du programme.



Observations

Au total, on a effectué en 2001 huit vérifications sur un échantillon représentatif des exploitations de pneus au détail du Nouveau-Brunswick. Un poste supplémentaire à mi-temps a été créé à la commission à Fredericton pour soutenir une surveillance et une gestion des données renforcées du système provincial de collecte et de transport des pneus usés.

Les frais d'administration pour l'exercice s'expliquent par l'importance accordée au nettoyage des accumulations de pneus usés, le déménagement des bureaux de la commission à Fredericton et des services de comptabilité spécialisés pour soutenir l'exécution des programmes. Le cinquième anniversaire du programme en 2001 a été marqué par la production et la distribution de nouveau matériel éducatif à l'intention du public sur les rouages du PIP et ses répercussions à la grandeur de la province.

Stratégies

Pour 2002, les résultats visés pour le 3e objectif de la commission sont :
total des droits environnementaux perçus – 2 300 000 $;
droits perçus à la suite de vérifications – 5 000 $;
coût de collecte et de transformation – 1 900 000 $;
frais d'administration – 14,0 %.

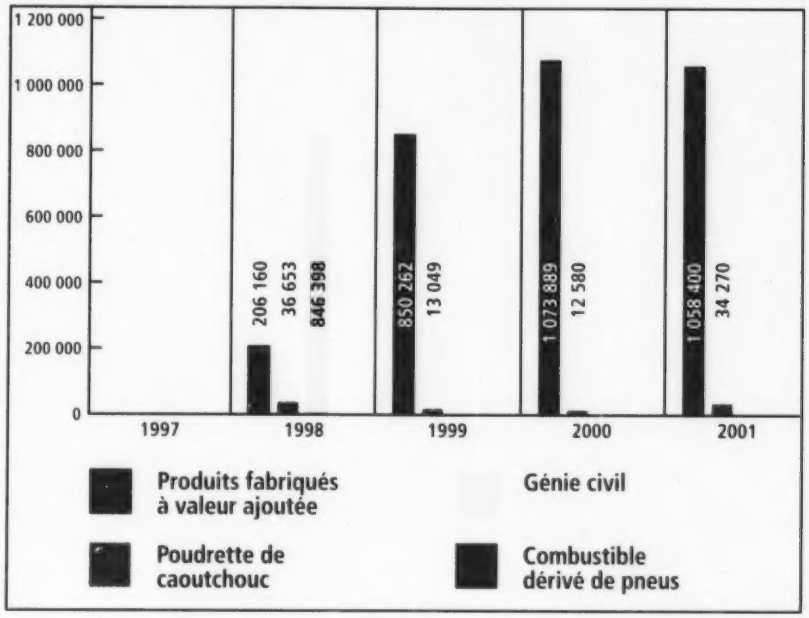
Les chiffres visés en 2003 sont :
droits environnementaux – 2 350 000 $;
vérifications – 5 000 $;
collecte et transformation – 1 900 000 $;
frais d'administration – 14,0 %.

Durant les deux prochaines années, la vérification détaillée des exploitations au détail se poursuivra dans la province, d'autres mesures visant à perfectionner le système de gestion des données de la commission seront prises et l'efficacité de la surveillance du système sera accrue; par ailleurs, l'éducation du public demeurera une priorité.

2e objectif :
Maximiser le nombre de pneus transformés

Mesure du rendement

Les résultats du programme pour le 2e objectif sont comparés ci-dessous à l'aide de quatre catégories de données qui regroupent les produits fabriqués à valeur ajoutée, la poudrette de caoutchouc, le génie civil et le combustible dérivé de pneus. Contrairement à la plupart des autres programmes en vigueur au Canada et aux États-Unis, le programme d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick interdit expressé-ment la transformation en combustible dérivé de pneus des pneus usés qui sont ramassés. Voilà qui souligne la priorité qu'accorde le PIP à la fabrication de nouveaux produits à valeur ajoutée à partir de cette ressource, ici dans la province.



Observations

Les efforts de la commission pour maximiser la transformation des pneus à l'intérieur de la province produisent aujourd'hui des résultats qui dépassent 1 million d'EPP par année. Bien que la demande et la valeur marchande de la poudrette de caoutchouc se soient affermies partout en Amérique du Nord en 2001, plus de 98 % de la production de l'usine de la TRACC à Minto était à valeur ajoutée. Les marchés d'outremer ont aussi continué à s'élargir pour les produits de l'entreprise. Les tapis d'étable par exemple sont fortement en demande partout en Europe, les producteurs cherchant de plus en plus à établir des systèmes d'assainissement avancés dans la vague des flambées de fièvre aphteuse.

Par ailleurs, le PIP du Nouveau-Brunswick est le seul programme du genre en Amérique du Nord qui n'a jamais expédié de pneus usés pour leur transformation en combustible dérivé de pneus. De plus, en détournant les pneus usés au profit de la fabrication à valeur ajoutée plutôt que d'autres usages, les possibilités futures de diversification des produits s'en trouvent renforcées. Un domaine auquel s'intéresse particulièrement la commission à l'heure actuelle est la mise au point de matériaux de construction économiques de haute qualité. On prévoit que des activités d'étude de marchés visant ce domaine clé en particulier auront lieu en 2002.

Stratégies

Les chiffres visés en 2002 pour le 2e objectif de la commission sont la récupération de 1 100 000 EPP pour la fabrication de produits à valeur ajoutée et de 35 000 EPP pour la production de poudrette de caoutchouc. Les chiffres visés en 2003 pour ce même objectif sont 1 100 000 EPP pour la fabrication à valeur ajoutée et 35 000 EPP pour la poudrette de caoutchouc.

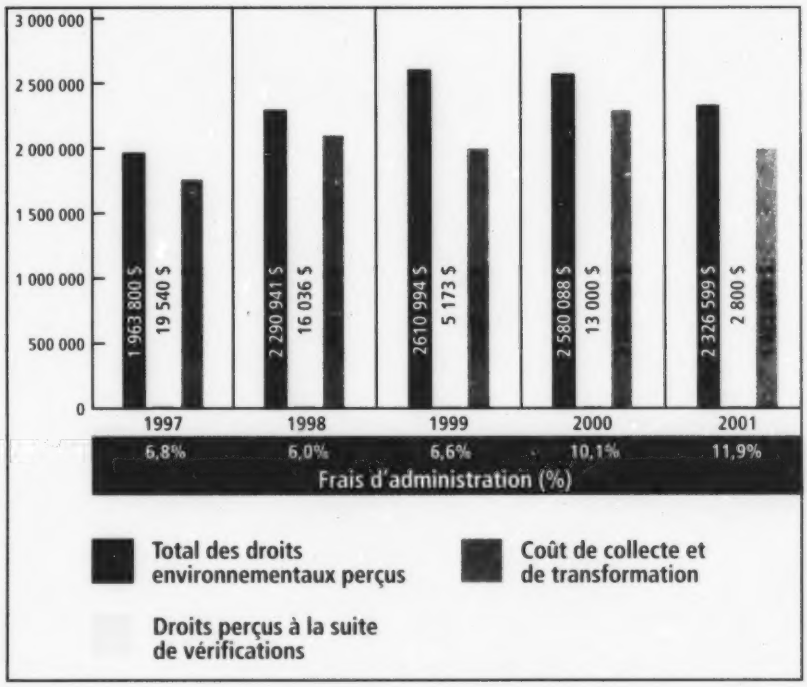
Au cours des deux prochaines années, le nombre total d'EPP transformés à l'usine de la TRACC devrait demeurer stable ou légèrement baisser. Aucune croissance ou presque n'est prévue dans la vente de pneus au détail, toutefois, la poursuite du nettoyage des anciennes accumulations de pneus usés devrait contribuer à l'augmentation du volume de pneus usés.

Parallèlement à cette tendance, des efforts concertés seront déployés pour fabriquer à l'usine de la TRACC des produits encore plus élaborés et obtenir un rendement supérieur sur les marchés. L'investisse-ment dans la recherche et le développement, l'application de technologies innovatrices et l'augmentation de la productivité de l'usine sont des priorités constantes dans tous les aspects du PIP. L'objectif demeure l'obtention d'extrants de plus grande valeur à partir de la matière première, et des développements importants à cet égard sont prévus au cours des deux prochaines années.

3e objectif :
Assurer la pleine reddition de comptes de la commission

Mesure du rendement

Les résultats du programme pour le 3e objectif sont comparés ci-dessous à l'aide de quatre catégories de données. Les barres du graphique représentent respectivement les deux sources de revenus du PIP (droits environnementaux et vérifications), le coût de la collecte et de la transformation des pneus usés, et les frais d'administration exprimés en pourcentage de l'ensemble des activités du programme.



Observations

Au total, on a effectué en 2001 huit vérifications sur un échantillon représentatif des exploitations de pneus au détail du Nouveau-Brunswick. Un poste supplémentaire à mi-temps a été créé à la commission à Fredericton pour soutenir une surveillance et une gestion des données renforcées du système provincial de collecte et de transport des pneus usés.

Les frais d'administration pour l'exercice s'expliquent par l'importance accordée au nettoyage des accumulations de pneus usés, le déménagement des bureaux de la commission à Fredericton et des services de comptabilité spécialisés pour soutenir l'exécution des programmes. Le cinquième anniversaire du programme en 2001 a été marqué par la production et la distribution de nouveau matériel éducatif à l'intention du public sur les rouages du PIP et ses répercussions à la grandeur de la province.

Stratégies

Pour 2002, les résultats visés pour le 3e objectif de la commission sont :
total des droits environnementaux perçus – **2 300 000 $**;
droits perçus à la suite de vérifications – **5 000 $**;
coût de collecte et de transformation – **1 900 000 $**;
frais d'administration – 14,0 %.

Les chiffres visés en 2003 sont :
droits environnementaux – **2 350 000 $**;
vérifications – 5 000 $;
collecte et transformation – **1 900 000 $**;
frais d'administration – **14,0 %**.

Durant les deux prochaines années, la vérification détaillée des exploitations au détail se poursuivra dans la province, d'autres mesures visant à perfectionner le système de gestion des données de la commission seront prises et l'efficacité de la surveillance du système sera accrue; par ailleurs, l'éducation du public demeurera une priorité.

Faits saillants de 2001

L'industrie et les marchés

Le PIP a marqué son cinquième anniversaire en octobre 2001 et continue à obtenir des résultats record dans la fabrication de nouveaux produits à valeur ajoutée à partir de pneus usés recyclés.

Accroître l'éventail et la diversité des extrants est un objectif clé de la commission, étant donné l'instabilité historique de l'industrie du recyclage dans son ensemble. À cet égard, la cinquième année de fonctionnement du programme affiche une croissance considérable : ajout d'une capacité technique de pointe, nouvelles gammes de produits et débouchés importants pour l'avenir.

Depuis sa mise en vigueur en 1996, le PIP a toujours mis de l'avant la fabrication de produits « à valeur ajoutée » au Nouveau-Brunswick, au lieu de se limiter à ramasser la ressource et à l'expédier à l'extérieur de la province pour être transformée ailleurs. Après cinq années de croissance stable, les avantages de ce modèle d'affaires sont plus évidents que jamais.

Les chiffres globaux de 2001 montrent que 1,1 million équivalents de pneus de passager (EPP) ont été transformés en nouveaux produits destinés aux marchés régionaux, nationaux et internationaux. Chaque aspect du processus, depuis la collecte initiale de pneus usés jusqu'à l'expédition des produits finis, génère d'intéressantes possibilités économiques et de l'emploi pour les gens du Nouveau-Brunswick.

La commission a passé un contrat avec la Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC) pour gérer la collecte provinciale des pneus usés ainsi que la transformation initiale et la fabrication finale de nouveaux produits. L'usine de la TRACC est située dans le parc industriel de Minto, et son exploitation représente un apport de plusieurs millions de dollars à l'économie locale. À l'échelle provinciale, les effets du programme en matière de création d'emplois sont les plus manifestes dans les secteurs du transport et de l'exportation, y compris plusieurs entreprises qui font des affaires en association avec la TRACC.

Les expéditions nationales et internationales des tapis d'étable fabriqués par la TRACC ont continué à augmenter en 2001, tandis que la capacité technologique de pointe s'est accrue à Minto, ce qui ouvre de nouveaux marchés pour les produits de caoutchouc à usage industriel. L'ajout d'équipement de pressage spécialisé et de découpage à haute précision à l'usine de la TRACC a eu des répercussions considérables à cet égard. Une telle capacité signifie que des produits comme les rondelles de caoutchouc, les rouleaux pour les chaînes de montage et les coussinets de suppression du bruit peuvent être fabriqués de manière à satisfaire à des seuils de tolérance exacts et aux spécifications détaillées de clients individuels.

La capacité de « personnaliser » un objet qui sera employé à répétition dans un cadre industriel a des répercussions considérables sur le futur développement des marchés. Un exemple est une nouvelle gamme de tapis de plancher pour l'amortissement des chocs qui protègent les travailleurs industriels contre la fatigue des jambes et les blessures chroniques. Les poteaux de voirie en ébonite forment une autre gamme de produits de la TRACC qui prend de l'ampleur; ces poteaux de voirie sont utilisés dans la construction routière et l'entretien des routes pour ancrer des dispositifs ou des panneaux d'avertissement temporaires sur la route.

La commission cherche en priorité à assumer un rôle de chef de file dans l'industrie par la fabrication de produits à valeur ajoutée, facteur clé dans les résultats qu'elle obtient. Dans l'ensemble, le programme a aussi grandement profité des investissements continus de la TRACC dans l'innovation technique. L'entreprise a acquis avec le temps une capacité de plus en plus perfectionnée et elle est bien placée pour continuer à évoluer sur le plan technologique dans les années à venir.

En décembre 2001, la commission et la TRACC ont conclu une nouvelle entente globale de cinq ans qui ouvre la voie à une croissance accrue de la production, à l'expansion soutenue des marchés et à des progrès continus à long terme dans l'intérêt de la population du Nouveau-Brunswick.

Projets spéciaux

La recherche et le développement de nouveaux services potentiels dans le cadre du programme sont une priorité constante de la commission.

- Un projet pilote visant à évaluer l'utilisation d'une poudrette de caoutchouc transformée expressément pour remplacer le gravier sur les terrains de jeux des cours d'école a vu le jour en 2001, et des essais concrets seront effectués dans l'année qui vient. L'expérience vécue ailleurs montre que ce matériau a plusieurs avantages par rapport aux matériaux habituels employés sur les terrains de jeu, dont une diminution marquée des écorchures et autres blessures mineures parmi les élèves.

- On a achevé durant l'année l'évaluation des campagnes de collecte spéciales de pneus usés au cours de la saison de nettoyage du printemps. L'évaluation confirme que le dépôt individuel de pneus usés chez les détaillants à longueur d'année est une méthode plus rentable d'atteindre le même objectif. Les efforts d'éducation publique seront intensifiés pour encourager les personnes qui entreposent de petites quantités de pneus usés à s'en débarrasser chez un détaillant à des fins de recyclage.

- Les essais techniques se sont poursuivis sur les possibilités de transformation des 4 000 pneus usés tout terrain remplacés chaque année par les secteurs de l'agriculture, de la construction, de l'exploitation forestière et de l'exploitation minière. Une part importante de ces gros pneus industriels dépasse la capacité de l'équipement de broyage en raison de leur taille, de leur poids et de leur conception interne. La recherche se poursuit pour trouver une méthode rentable permettant de surmonter ce défi.

- La planification initiale a commencé durant l'année en vue d'évaluer le potentiel de développement de nouveaux produits hybrides qui mélangent le caoutchouc à d'autres matières recyclées au cours du processus de fabrication. Ces efforts de recherche seront élargis en 2002 avec la collaboration de la TRACC et de la faculté de génie de l'Université du Nouveau-Brunswick.

Activités

En 2001, les activités de la commission ont continue à s'appuyer sur la technologie en ligne pour obtenir de l'information détaillée et à jour sur le programme et avoir accès à cette information. D'autres améliorations ont ete apportées au logiciel de balayage du registre de transport de la commission afin d'assurer une collecte de données économique aux différentes étapes du système provincial de collecte des pneus usés.

Pour marquer le cinquième anniversaire du PIP en octobre, la commission a produit à l'intention du public du nouveau matériel éducatif qui explique le programme et ses activités. Notamment, une brochure d'intérêt général résumant les objectifs, les priorités et les rouages du PIP a été distribuée à grande échelle. De plus, un feuillet d'information de deux pages sur l'évolution du programme depuis 1996 a été publié sous forme d'encart dans le bulletin d'automne de la commission et distribué à plus de 2 000 intervenants du PIP partout dans la province.

La commission a continué à jouer un rôle actif durant l'année à l'Association canadienne des organismes de recyclage des pneus (CATRA), qui est un réseau informel d'échanges d'information et de projets de recherche communs sur tous les aspects de l'industrie canadienne. Le site Web du PIP, dont l'adresse est *www.nbtire.com*, est directement lié au site de la CATRA, à *www.catraonline.ca*. Le président de la commission est également président national de la CATRA pour 2002, et Fredericton sera l'hôte de l'assemblée annuelle de l'association en juin.

Tendances

L'industrie du recyclage en général est reconnue pour les brusques fluctuations dans la demande de ressources et de matériaux particuliers ainsi que pour la mise en œuvre de nouvelles technologies et applications, facteurs qui peuvent modifier les conditions du marché sur une période relativement courte.

Le recyclage des pneus usés en particulier est un domaine dans lequel les principaux exploitants de programmes et les fabricants spécialisés doivent constamment regarder vers l'avenir et veiller à la diversification afin de soutenir la croissance à long terme. La commission considère une telle approche comme un élément essentiel de la réussite de tous les aspects du PIP.

À de nombreux endroits dans le monde, les pneus usés sont surtout considérés comme une ressource productrice d'énergie, et la combustion de la poudrette de caoutchouc pour faire du combustible dérivé de pneus est largement acceptée et encouragée. Toutefois, la technologie antipollution exigée pour veiller à ce que de telles opérations ménagent l'environnement nécessite des investissements considérables. Un approvisionnement massif et continu de pneus usés est essentiel pour assurer les économies d'échelle qui soutiennent de tels investissements. Tout changement important dans l'approvisionnement ou le coût des matières premières ou dans les niveaux de demande d'énergie peut avoir des conséquences directes sur la viabilité des opérations.

L'autre solution est la fabrication à valeur ajoutée de nouveaux produits de caoutchouc à partir de pneus usés, qui est au cœur du programme d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick. Ce concept se prête mieux aux territoires moins densément peuplés, présente un potentiel de création d'emplois plus élevé et permet des extrants plus diversifiés sur lesquels bâtir un avenir viable. À quelques exceptions près, les organismes de recyclage de pneus au Canada ont opté pour ce genre de programme. Bien que le PIP du Nouveau-Brunswick soit relativement nouveau sur la scène nord-américaine, il a déjà dépassé de nombreux autres programmes quant au volume par habitant et à la diversité des biens finis à valeur ajoutée produits à partir de pneus usés.

Un domaine auquel s'intéresse particulièrement la commission est le développement de produits hybrides, qui combinent du caoutchouc à d'autres matières recyclées pour offrir sur le marché de toutes nouvelles applications. Dans les années qui viennent, les efforts de la commission en matière de recherche porteront en particulier sur les matériaux de construction qui mélangent la poudrette de caoutchouc à des déchets de plastique pour satisfaire à des spécifications de produits de haut de gamme.

Comme la recherche ciblée et les expériences pratiques continuent à prendre de l'ampleur dans l'ensemble de l'industrie, les limites sur la gamme de produits possibles à partir de pneus usés semblent diminuer chaque année. La commission est déterminée à tirer le meilleur parti possible de toute l'information de recherche disponible et à contribuer directement à cet effort en effectuant des évaluations détaillées de concepts qui pourraient avoir un avenir ici au Nouveau-Brunswick. À cet égard, un projet est prévu en collaboration avec la TRACC et la faculté de génie de l'Université du Nouveau-Brunswick.

Conseil d'administration

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick et les quatre associations membres de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick nomment chacun un représentant au conseil d'administration. Les représentants sont actuellement :

Dr. David Besner, *(Président de la Commission)*
Ministère de L'Environnement et Gouvernements locaux

Frank Connor
Atlantic Tire Dealers Association

Wayne Flinn
l'Association des déchets solides du Nouveau-Brunswick

Alban Gaudet
Atlantic Provinces Trucking Association

Sandy LeBlanc
l'Association des vendeurs d'automobile du Nouveau-Brunswick

KPMG LLP
Chartered Accountants

Suite 700 Frederick Square
77 Westmorland Street
Fredericton NB E3B 6Z3
Telephone (506) 452-8000
Telefax (506) 450-0072
www.kpmg.ca

Place Marven's
PO Box 827
Moncton NB E1C 8N6
Telephone (506) 856-4400
Telefax (506) 856-4499

PO Box 2388 Stn Main
Saint John NB E2L 3V6
Telephone (506) 634-1000
Telefax (506) 633-8828

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS AU MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT

Nous avons vérifié le bilan de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick au 31 décembre 2001 et les états des résultats, de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Commission. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

En vertu de la *Loi sur l'assainissement de l'environnement*, la Commission tire du prélèvement de droits sur les pneus des produits dont il n'est pas possible de vérifier l'intégralité de façon satisfaisante. Par conséquent, notre vérification des produits tirés de ces droits s'est limitée aux montants comptabilisés dans les comptes de la Commission et nous n'avons pu déterminer si certains redressements auraient dû être apportés aux montants des produits, de l'excédent des produits sur les charges, de l'actif, du passif et du surplus.

À notre avis, à l'exception de l'effet des redressements que nous aurions pu juger nécessaires si nous avions été en mesure de vérifier l'intégralité des droits mentionnés au paragraphe précédent, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Commission au 31 décembre 2001 ainsi que des résultats de son exploitation, de l'évolution de son actif net et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus au Canada.

KPMG LLP

Comptables agréés

Fredericton (N.-B.), Canada
Le 27 février 2002

KPMG LLP, a Canadian owned limited liability partnership established under the laws of Ontario, is a member firm of KPMG International, a Swiss association.

États financiers

État de la situation financière

31 décembre 2001, avec les chiffres correspondants de 2000

	2001	2000
Actif		
Encaisse	928 335 $	887 153 $
Débiteurs	573 454	642 071
Placements, au coût se rapprochant de la valeur marchande	818 537	829 111
Charges payées d'avance	768	–
Prêts en cours (note 2)	11 258	269 495
Immobilisations (note 3)	13 001	19 438
	2 345 353 $	2 647 268 $
Passif et actif net		
Passif		
Créditeurs et charges à payer	1 402 288 $	1 148 312 $
Frais de traitement à payer	375 000	933 183
Actif net		
Investi dans des immobilisations	13 001	19 438
Non affecté	555 064	546 335
	568 065	565 773
	2 345 353 $	2 647 268 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

Au nom du conseil,

_____, administrateur

États financiers

État de la situation financière

31 décembre 2001, avec les chiffres correspondants de 2000

	2001	2000
Actif		
Encaisse	928 335 $	887 153 $
Débiteurs	573 454	642 071
Placements, au coût se rapprochant de la valeur marchande	818 537	829 111
Charges payées d'avance	768	-
Prêts en cours (note 2)	11 258	269 495
Immobilisations (note 3)	13 001	19 438
	2 345 353 $	2 647 268 $
Passif et actif net		
Passif		
Créditeurs et charges à payer	1 402 288 $	1 148 312 $
Frais de traitement à payer	375 000	933 183
Actif net		
Investi dans des immobilisations	13 001	19 438
Non affecté	555 064	546 335
	568 065	565 773
	2 345 353 $	2 647 268 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

Au nom du conseil,

_____, administrateur

États financiers

État des résultats

Exercice terminé le 31 décembre 2001, avec les chiffres correspondants de 2000

	2001	2000
Droits	2 326 599 $	2 580 088 $
Frais de traitement des pneus usés	1 972 093	2 290 056
	354 506	290 032
Charges		
Salaires et avantages sociaux	124 871	120 381
Publicité	63	2 074
Déplacements	23 186	25 441
Réunions du Conseil d'administration	1 832	1 199
Services professionnels	34 756	48 071
Honoraires de consultation	1 049	1 525
Communications et traduction	45 772	35 814
Bureau	18 174	9 177
Téléphone	4 742	4 393
Loyer	12 420	8 486
Assurance	844	1 511
Formation et abonnements	1 242	4 502
Intérêts et frais bancaires	704	1 031
Amortissement	7 514	5 860
Divers	1 277	1 947
Programme de développement du recyclage des pneus	169 615	–
	448 061	271 412
	(93 555)	18 620
Intérêts créditeurs	95 847	102 905
Excédent des produits sur les charges	2 292 $	121 525 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

États financiers

État de l'évolution des actifs nets

Exercice terminé le 31 décembre 2001, avec les chiffres correspondants de 2000

	Investi dans des immobilisations	Non affecté	2001 Total	2000 Total
Solde au début de l'exercice	19 438 $	546 335 $	565 773 $	444 248 $
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	(7 514)	9 806	2 292	121 525
Variation nette des investissements dans des immobilisations	1 077	(1 077)	–	–
Solde à la fin de l'exercice	13 001 $	555 064 $	568 065 $	565 773 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

États financiers

État des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre 2001, avec les chiffres correspondants de 2000

	2001	2000
Rentrées (sorties) de fonds liées aux activités suivantes :		
Activités de fonctionnement		
Excédent des produits sur les charges	2 292 $	121 525 $
Amortissement hors caisse	7 514	5 860
Variations du fonds de roulement hors caisse lié à l'exploitation:		
Augmentation (diminution) des débiteurs	68 617	(20 082)
Augmentation des charges payées d'avance	(768)	–
Augmentation des créditeurs et charges à payer	253 976	308 396
Diminution des frais de traitement à payer	(558 183)	(406 155)
	(226 552)	9 544
Activités de financement et d'investissement		
Acquisition d'immobilisations	(1 077)	(16 896)
Augmentation des placements	10 574	–
Augmentation des prêts en cours	–	(25 000)
Diminution des prêts en cours	258 237	126 538
	267 734	84 642
Augmentation de l'encaisse	41 182	94 186
Encaisse au début de l'exercice	887 153	792 967
Encaisse à la fin de l'exercice	928 335 $	887 153 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

États financiers

Notes afférentes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 2001

La Commission d'intendance des pneus de Nouveau-Brunswick, organisme sans but lucratif, a été constituée en vertu de la *Loi sur l'assainissement de l'environnement*. Sa principale activité est de superviser la collecte et le recyclage des pneus usés pour le compte du ministre de l'Environnement de la province du Nouveau-Brunswick.

1. Principales conventions comptables

a) Généralités

Les états financiers ont été préparés selon les principes comptables généralement reconnus au Canada.

b) Placements

Les placements sont comptabilisés au prix coûtant ou à la valeur marchande, selon le moins élevé des deux.

c) Droits

La Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick exige des détaillants inscrits qu'ils lui remettent des droits prescrits sur les nouveaux pneus vendus. La Commission constate les produits au moment où les pneus sont vendus.

d) Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au prix coûtant et amorties selon la méthode linéaire et les taux annuels suivants :

Biens	Méthode	Taux
Matériel de bureau	amortissement linéaire	5 ans
Mobilier et agencements	amortissement linéaire	5 ans
Matériel informatique	amortissement linéaire	3 ans

e) Frais de traitement des pneus usés

La Commission remet une portion des droits perçus sur les pneus à la Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (« TRACC »). La moitié du montant payable est remise au moment de la collecte; l'autre moitié est payable lorsque TRACC a vendu les produits contenant la matière recyclée. Le montant total dû à TRACC est comptabilisé au moment du ramassage.

États financiers

Notes afférentes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 2001

2. Prêts en cours

	2001	2000
Garanti :		
Remboursable par TRACC	– $	144 615 $
Non garanti :		
Remboursable par TRACC	–	25 000
Remboursable par TRACC, ne portant pas intérêt, sans modalités précises de remboursement	11 258	99 880
	11 258 $	269 495 $

3. Immobilisations

			2001	2000
	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Matériel de bureau	14 844 $	11 615 $	3 229 $	4 858 $
Mobilier et agencements	5 140	2 632	2 508	3 198
Matériel informatique	24 879	17 615	7 264	11 382
	44 863 $	31 862 $	13 001 $	19 438 $